**REUNIÓN EXTRAORDINARIA**
**DE LA JUNTA DIRECTIVA**
**ACTA No. E-01-06**
**18 de diciembre de 2001**

Sexta sesión extraordinaria del año 2001 de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), celebrada a los dieciocho días del mes de diciembre en el salón de conferencias del Edificio de la Administración localizada en Altos de Balboa, ciudad de Panamá, República de Panamá.

Los directivos presentes en la reunión:
DIRECTOR ADOLFO AHUMADA
DIRECTOR EMANUEL GONZÁLEZ-REVILLA
DIRECTOR SAMUEL LEWIS NAVARRO
DIRECTOR MOISÉS D. MIZRACHI
DIRECTOR RAÚL MONTENEGRO V.
DIRECTOR ALFREDO RAMÍREZ JR.
DIRECTOR ABEL RODRÍGUEZ C.
DIRECTOR ROBERTO R. ROY

Los oficiales administrativos:
ALBERTO ALEMÁN ZUBIETA, ADMINISTRADOR
RICAURTE VÁSQUEZ M., SUBADMINISTRADOR
DIÓGENES DE LA ROSA, SECRETARIO

Los directores de departamentos:
AGUSTÍN ARIAS, DIRECTOR DE LA OFICINA DE PROYECTOS DE CAPACIDAD DEL CANAL
ÁLVARO A. CABAL, ASESOR JURÍDICO
JUAN H. DÍAZ, DIRECTOR DE SEGURIDAD OCUPACIONAL, MEDIO AMBIENTE Y PROTECCIÓN DEL CANAL
JORGE QUIJANO, DIRECTOR DE OPERACIONES MARÍTIMAS
RODOLFO SABONGE, DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN CORPORATIVA Y MERCADEO
RODOLFO LAMMIE, GERENTE DE ADMINISTRACIÓN EJECUTIVA

Otros funcionarios:
ONÉSIMO V. SÁNCHEZ, GERENTE INTERINO DE LA DIVISIÓN DE MERCADEO
VALENTINE LYNCH, OFICIAL DE ANÁLISIS DE PROGRAMAS
ELIZARDO MORALES, ANALISTA DE TARIFAS
DENNIS P. UNG, ANALISTA DE TARIFAS
RENÉ VILLALÁZ, ABOGADO
DORIS UNG DE LEON, ASISTENTE DEL SECRETARIO PARA ASUNTOS DE LA JUNTA DIRECTIVA
GISELLE FAGETTE, ASISTENTE INTERINA DEL SECRETARIO PARA ASUNTOS LEGALES
LEO GONZÁLEZ, SECRETARIO GENERAL DE LA OFICINA DEL MINISTRO PARA ASUNTOS DEL CANAL
EMMA REYES DE BRIN, ASISTENTE DEL PRESIDENTE DE LA JUNTA.

El PRESIDENTE inició la sesión a las 8:15 de la mañana luego de corroborar por medio de la Secretaría la existencia del quórum reglamentario.

**Ítem No. 1: Aprobación del orden del día.**

El SECRETARIO sometió a la consideración de la Junta Directiva el orden del día de tres puntos a discutir (Anexo 1), el cual fue aprobado.

**Ítem No. 2: Propuesta de incremento de los peajes y cambios en el sistema de aplicación de los mismos a los buques que transitan el Canal de Panamá.**

El ING. SABONGE explicó que el trabajo que se ha hecho para la propuesta de incremento de peajes incluyó el análisis del impacto de cada uno de los buques que transitan por el Canal (aspecto técnico) y la redacción de los documentos que sustentan la propuesta (aspecto legal). Dijo que entre los aspectos internos que se analizan está la recuperación en términos reales del valor de los peajes y la rentabilidad financiera que es la premisa fundamental para la viabilidad de la empresa. El valor de los peajes en términos reales se divide en dos componentes: el programa de capital y la incidencia de la inflación en los peajes a través de un índice de escalamiento aplicado de manera retroactiva de 1998 al 2003 y a futuro al 1.3% de manera automática.

En su presentación expuso sobre las recomendaciones hechas por la Junta Asesora a la Junta Directiva en la reunión realizada en Hong Kong, en la que se solicitó darle mayor publicidad a los logros de la ACP; basar la propuesta de incremento en las mejoras que se han al servicio en beneficio de la industria naviera; reducir los cambios en la ejecución del incremento; definir la metodología y el mecanismo corporativo y eliminar el cambio relacionado a buques en lastre.

También se hizo una sinopsis sobre los antecedentes históricos que enmarcaron los incrementos basados en la ejecución del programa de inversión del Canal, tales como el ensanche del Corte Culebra, remolcadores y locomotoras, rehabilitación de la vía, el CTAN y el reemplazo de la maquinaria y controles de las esclusas. Los logros a nivel operacional al reducir el tiempo en aguas del Canal y la reducción de accidentes. También se señaló las nuevas responsabilidades post-transferencia como la administración, mantenimiento, uso y conservación de los recursos hídricos; protección y seguridad del Canal en las represas, lagos, riberas y esclusas.

Entre los argumentos que se presentaron para la propuesta de incremento de los peajes se mencionó: las mejoras al servicio para el logro de eficiencia, confiabilidad y seguridad a través de proyectos y programas a corto plazo, que incluye entre otros la profundización del Lago Gatún para confiabilidad de la ruta; profundización de la entrada Pacífico para añadirle valor a la ruta; el reemplazo del resto de las locomotoras y remolcadores para proveer eficiencia y seguridad; rehabilitación del resto de los rieles; implementación del Sistema Universal Automatizado de Identificación; una nueva estación de amarre y certificación ISO para la excelencia y transparencia de la empresa. Otros argumentos que se mencionaron incluyó las mejoras a la protección y seguridad del Canal y las nuevas responsabilidades relativas a la Cuenca y los estudios de ampliación. Todos estos planes totalizan un estimado de B/.500 millones adicionales en inversiones para el Canal en los próximos cinco años.

El director ROY comentó sobre la mención del proyecto de profundización de la entrada Pacífico entre los argumentos que apoyarán la propuesta de incremento de peaje, cuando aun este proyecto no ha sido aprobado. Aclaró que está de acuerdo con el proyecto y sólo le preocupa que se mencione sin tener una decisión de la Directiva. Se explicó que la mención es únicamente con el propósito de distribuir los costos. Además, se señaló que una posible negociación con la compañía Huchinson se haría más difícil si el proyecto ya está aprobado por la ACP, y por ello se determinó aclarar que este proyecto se encuentra en fase de estudio. El director RODRÍGUEZ coincidió con la necesidad de la profundización de la entrada Pacífico para permitir el tránsito de la carga que viene desde el oriente hacia Panamá y que viene a plena capacidad, bajar los contenedores para que sea redistribuida en Panamá y así darle una tono logístico a la ruta. Se discutió la posibilidad de dividir el costo del dragado entre las entidades competentes y cobrar el costo del proyecto a través del peaje. Sobre esto se dijo que si la mejora a través del proyecto de profundización beneficiaría al usuario que baja al puerto y no todos los usuarios lo hacen, cómo se hace para cobrar en este caso. Por otro lado, se dijo que el canal de acceso es propiedad del Canal de Panamá. Los directores LEWIS Y MONTENEGRO coincidieron con el director Rodríguez en que este proyecto le brindaría una alternativa a nuestros clientes, quienes pudieran modificar sus rutas para beneficiarse de una combinación de buque con ferrocarril para el manejo de la carga. El director AHUMADA recomendó cambiar el tono imperativo en los argumentos con relación a este proyecto y utilizar el modo subjuntivo en la resolución de la propuesta para dejarlo como una posibilidad y no como una realidad.

La propuesta continuó con el señalamiento de que el último incremento de peajes efectuado en el Canal fue en enero de 1998; la utilización de un índice de escalamiento por inflación del 1.3% anual; la recomendación de que a enero del 2003 se utilice aproximadamente 7% para mantener el valor en términos reales del peaje; y una indexación así:

| | **10 años** | **20 años** |
|---|---|---|
| Peajes | 1.28 | 1.54 |
| Índice de precios al consumidor en R.P. | 1.14 | 1.18 |
| Producers Price Index de los E.U.A. | 1.28 | 2.10 |

**71% Planillas**
**29% Compras y Contrataciones**

El ING. SABONGE explicó que el retorno sobre activos (ROA) aceptable en empresas de utilidad pública es de 8% y que en el Canal para el año 2000 contaba con un ROA de 4.81% en base a B/.101 millones en utilidades y B/.2,112 millones en activos. Aseveró que para que el Canal alcance el 8% se deberá adicionar B/.70 millones al año a través de un 13% de aumento en los ingresos. Sobre el particular, el director LEWIS opinó que la ruta del Canal no está bien valorizada en B/.800 millones y recomendó la contratación de una empresa independiente para efectuar un avalúo de los activos reales de la ACP, que deberá ser un asunto sustentable, objetivo y razonable, con un énfasis en la rentabilidad, para el fortalecimiento de nuestra estabilidad financiera y las necesidades de inversión. También se sugirió validar el avalúo que se está haciendo.

La presentación continuó con una propuesta para el aumento general de peajes diferenciado por tamaño, de la siguiente manera:

a. Para el peaje actual de buques con carga de B/.2.57 por tonelada aplicado a las primeras 10,000 toneladas CP/SUAB se propone un aumento del 14% (B/.2.93) y para las toneladas CP/SUAB restantes, un aumento de 12% (B/.2.88).

b. Para el peaje actual de buques en lastre de B/.2.04 por tonelada aplicado a las primeras 10,000 toneladas CP/SUAB se propone un aumento del 14% (B/.2.33) y para las toneladas CP/SUAB restantes, un aumento de 12% (B/.2.28).

c. El desplazamiento será de B/.1.43 (peaje actual) a B/.1.63 (peaje propuesto) con un aumento del 14%.

d. El impacto monetario que se proyecta será de B/.71,218,602, una vez implementados los incrementos en el 2003.

La propuesta arrojó las siguientes conclusiones:

a. Se propone 1.3% de escalamiento en 5 años, que representaría 7% de valor en términos reales y 6% adicional se reflejaría en aumentos en los costos de operación e inversiones principalmente en: protección y seguridad,, aumento en los costos de los seguros, aumento en el mantenimiento y conservación de la cuenca hidrográfica que ha sido ampliada en 90% y mejoras en la seguridad, eficiencia y confiabilidad del servicio.

b. Una inversión aproximada de B/.500 millones en 5 años.

c. Un retorno sobre activos del 8%.

Finalmente, el ING. SABONGE explicó que los estudios de impacto que se han realizado han tomado en consideración la posición competitiva del Canal con relación a otros medios de transporte, los intereses de todos los países usuarios del Canal y de sus flotas mercantes. Asimismo, las diferentes áreas y regiones geográficas y sus respectivas economías. Dijo que todo esto concluye que el impacto de los aumentos propuestos sería minúsculo comparado con el impacto que la postergación de estos aumentos pudiera tener en la viabilidad presente y futura del Canal como parte integral del comercio internacional.

El director Lewis recomendó monitorear a diario la competitividad del servicio que ofrece el Canal que es la médula del negocio. El director GONZÁLEZ-REVILLA señaló la significativa diferencia existente entre el 33% de incremento propuesto ante la Junta Asesora en septiembre y los 13% que se propone actualmente. El ADMINISTRADOR explicó que la diferencia se debe a la reducción de la demanda y la sobre oferta en la capacidad de los buques portacontenedores. Explicó que las pequeñas navieras desaparecerán y serán adquiridas por las grandes navieras en un proceso de consolidación y alianzas. Señaló que la

recesión obliga al control de la oferta de espacio en los buques, cambio de rutas, acuerdos entre las navieras. Que un aumento en los peajes puede hacer que las navieras cambien sus rutas, pero que cada ruta tiene un valor diferente para las navieras y de acuerdo a cada ruta se verá una reacción independiente. Observó que se cuenta con una indexación del 7% que irá incrementando a través de las revisiones que se hagan en el ajuste de los peajes.

El director RAMÍREZ resumió lo presentado diciendo que con una indexación del 13% por año con un incremento de 1.3% por cuatro años, lo que representará un incremento total de 18%. Coincidió con el director González-Revilla sobre la diferencia existente entre 18% versus 33%, que fue la propuesta original. Estableció la necesidad de tener una razón financiera que sea lógica. El SUBADMINISTRADOR señaló la falta de una definición clara de los objetivos de rentabilidad para la empresa y cómo se manejará esta rentabilidad. Dijo que si se revaloriza el activo de la empresa, será una decisión de la Directiva si se desea llegar a la meta de 8% en retorno sobre activos o si se disminuye, pero reiteró la necesidad de la administración de conocer dichos parámetros. Observó que tradicionalmente los canales no operan bajo un concepto de lucro por lo que se hace difícil la medición de rentabilidad. El director RAMÍREZ coincidió con esto último diciendo que el servicio público y rentabilidad son dos conceptos encontrados. El ADMINISTRADOR solicitó a los presentes recordar la solicitado por la Junta Asesora sobre la necesidad de definir la organización del Canal como una corporación o como un ente de servicios públicos. El director Ramírez comentó que en el umbral de la inseguridad es mejor no fijarse metas fijas que pueda encasillarnos. Se determinó no mencionar el 8% como retorno sobre activos en la propuesta.

La reunión concluyó con las siguientes recomendaciones por parte de la Directiva:

a. Presentación del documento final de propuesto de incremento de peajes para la revisión de la Junta Directiva

b. Una vez aprobado el documento, el mismo será presentado ante la Junta Asesora y luego Consejo de Gabinete.

c. El Administrador presentará la propuesta ante el International Chamber of Shipping.

d. El Comité de Asuntos Legales revisará el procedimiento que se seguirá para el debate o audiencia pública, el cual dirigirá el Presidente de la Junta Directiva.

e. Fecha de implementación será el 1 de octubre del 2003.

Agotado los temas de discusión, la reunión finalizó a las 10:40 a.m. iniciándose una sesión ejecutiva de la que emanaron las siguientes decisiones de la Directiva:

a. Próxima reunión ordinaria se estableció para el jueves 3 de enero del 2002.

b. La solicitud para la contratación de servicios especiales de consultor residente para la ampliación del Canal – Ing. John Gribar fue aprobada por el término de 6 meses renovable.